

Índex

1. AFECTACIÓ A LES LÍNIES CONVENCIONALS	2
1.1. Explicació.....	2
1.2. Corredor V2	3
1.3. Corredor H3	4
2. SITUACIÓ DELS CORREDORS	8
2.1. Corredor V2	9
2.2. Corredor H3	36

1. Afectació a les línies convencionals

1.1. Explicació

La implantació dels nous corredors de la nova xarxa d'autobusos ràpids afecta de manera directa a l'actual xarxa de bus convencional. A continuació es presenta un resum de les afectacions concretes sobre els dos corredors estudiats de les línies que es veuen eliminades o retallades:

Les línies que desapareixen son concretament les línies 15, 16, 17, 56, 58, 71 i 74

Les línies que veuen retallada una part del seu recorregut son concretament les línies 9, 14, 33, 39, 43, 44 i 45

Les línies o trams de línies suprimides afecten notablement els dos corredors objecte d'estudi, solapant-se amb els nous corredors en els següents punts:

La línia 15 (substituïda per la futura H4) a l'alçada de Riera Blanca, al terminal de la línia H3. També el petit tram a Av. Sarrià entre Josep Tarradellas i Travessera.

La línia 56 (molt semblant a la futura H2) per tot el carrer de Sants i a la seva terminal a Riera Blanca.

La línia 71 (substituïda gairebé íntegrament per la futura V6) puja per Bac de Roda, on coincideix en un petit tram amb la línia H3.

La línia 14 veu eliminat tot el tram superior, a partir de la Gran Via, per la seva gairebé total coincidència amb el corredor V2. La línia només conserva el seu tram inferior des de la bifurcació Urgell-Gran Via fins al Poblenou.

La línia 33 veu eliminat tot el tram entre el Passeig de Sant Joan i la Verneda degut a la coincidència amb el corredor H3. Només es manté el tram on la línia circula per la Diagonal entre Zona Universitària i el Passeig de Sant Joan, on s'establirà la nova terminal de la línia.

Pel que fa a la línia 43 està totalment solapada amb el corredor H3 fins a l'estació de Sants i després amb el corredor H4. S'ha decidit que com que serveix a Sant Adrià no es pot eliminar i es suprimeix el tram entre Passeig de Sant Joan i Les Corts. En canvi però a partir del passeig de Sant Joan la línia es fa anar per la Diagonal fins a l'alçada del passeig de Gràcia per permetre un intercanvi amb el corredor H4.

La línia 44 és similar a la 43 amb la diferència que té la capçalera a l'estació de Sants i serveix també a Badalona. Es decideix suprimir la major part del recorregut solapat amb el corredor H3 que és el que hi ha entre Sants i la Meridiana establint en aquest últim punt la nova capçalera i un nou punt d'intercanvi.

A més algunes futures línies d'altres prestacions també es solapen en alguns punts. Concretament es solapen amb la línia V2:

- La línia H1 en el tram de l'avinguda Paral·lel.
- La línia H4 en el tram d'avinguda de Sarrià entre Josep Tarradellas i Travessera.

I amb el corredor H3:

- La línia V1 al carrer de Tarragona.
- La línia V6 al carrer de Bac de Roda.
- La línia H4 al carrer de Sants entre Riera Blanca i Av. Madrid.

A continuació es reflecteixen, entre altres, aquestes explicacions en un quadre resum per a cadascun dels dos corredors. En aquest quadre s'indiquen totes les línies que es solapen amb cada corredor segons el tram. Aquest quadre és molt útil per poder conèixer el possible ús d'un carril bus en un tram, els punts on les línies separen les seves trajectòries i on potser caldria realitzar actuacions puntuals o les parades que es poden suprimir si totes les línies d'aquell tram desapareixen (per això s'han inclòs les línies nocturnes). Subratllades es mostren les línies o parts de línies que desapareixen (en el cas de retallar el recorregut només es subratlla la part afectada) i en negreta la resta de línies d'altres prestacions on també es solapen en petits trams.

1.2. Corredor V2

Tram	Altres línies
Moll de Barcelona	20
Av. Paral·lel entre Pl. de les Drassanes i Nou de la Rambla	20, 21, 36, 57, 64, 88, 91, 157, N0, N6, H1
Av. Paral·lel entre Nou de la Rambla i Rda. Sant Pau	20, 57, 64, 91, 121, 157, N0, N6, H1
Rda. Sant Pau entre Paral·lel i Parlament	20, 24, 64, 91, N6
Rda. Sant Pau entre Parlament i Rda. Sant Antoni	20, 24, 37, 64, 91, 120, 121, N6
Comte d'Urgell entre Rda. Sant Antoni i Tamarit	20, 24, 37, 64, 91, 120, N6
Comte d'Urgell entre Tamarit i Floridablanca	20, 24, 37, 64, 120, N6
Comte d'Urgell entre Floridablanca i Gran Via	20, 37
Comte d'Urgell entre Gran Via i València	20, 37, N12
Comte d'urgell entre València i Còrsega	N12
Comte d'Urgell/Còrsega fins Av. Sarrià/Londres	54, 59, 66, N3, N12
Av. Sarrià entre Londres i Josep Tarradellas	59, N12
Av. Sarrià entre Josep Tarradellas i Travessera	<u>15</u> , 59, H4
Av. Sarrià/Travessera fins Ganduxer/Lázaro Cárdenas	-
Ganduxer entre Lázaro Cárdenas i Via Augusta	<u>14</u> , 30, 70, 72
Ganduxer entre Via Augusta i General Mitre	<u>14</u> , 70, 72, N7
Ganduxer entre General Mitre i Bonanova	<u>14</u> , 70, 72
Psg. Bonanova entre Ganduxer i Mandri	<u>14</u> , 22, 64, 70, 72, 75, N8
Psg. Bonanova entre Mandri i Muntaner (Recorregut Provisional)	<u>14</u> , 22, 58, 64, 70, 72, 75, N8
Muntaner entre Bonanova i Bigai (Recorregut Provisional)	<u>14</u> , 58, 64, 70, 72, N8

Bigai entre Muntaner i Mandri (<i>Recorregut Provisional</i>)	<u>14</u> , 70, 72
TORNADA	
Mandri entre Bigai i General Mitre	<u>14</u> , 70, 72
Ravella/General Mitre fins Vallmajor/Via Augusta	-
Via Augusta/Vallmajor fins Calvet/Diagonal	<u>14</u> , 68, N7
Villarroel entre Diagonal i Buenos Aires	<u>14</u> , 63, 67, 68, N7
Villarroel entre Buenos Aires i París	<u>14</u> , 59, 63, 67, 68, N7
Villarroel entre París i Provença	<u>14</u> , 59, 63, N7, N12
Villarroel entre Provença i Mallorca	<u>14</u> , 37, 59, 63, N7, N12
Villarroel entre Mallorca i València	<u>14</u> , 20, 37, 59, 63, N7, N12
Villarroel entre València i Gran Via	<u>14</u> , 20, 37, 59, N12
Villarroel entre Gran Via i Sepúlveda	20, 37
Sepúlveda entre Villarroel i Comte Borrell	A1, A2, L94, L95
Comte Borrell entre Sepúlveda i Floridablanca	-
Comte Borrell entre Floridablanca i Tamarit	13
Comte Borrell entre Tamarit i Paral·lel	-
Av. Paral·lel entre Comte Borrell i Rda. Sant Pau	20, 24, 57, 61, 64, 91, 157, N0, N6, H1
Av. Paral·lel entre Rda. Sant Pau i Pl. de les Drassanes	20, 21, 36, 57, 64, 88, 157, N0, N6, H1

1.3. Corredor H3

Tram	Altres línies
Riera Blanca entre Travessera i Pérez Galdós:	<u>15</u> , <u>56</u> , 75, N2, L12
Riera Blanca entre Pérez Galdós i Sants:	<u>15</u> , <u>56</u> , 75
Sants entre Riera Blanca i Av. Madrid	<u>15</u> , 54, <u>56</u> , 57, 75, 157, N2, N3, N14, H4
Sants entre Av. Madrid i Pl. Sants	<u>56</u> , 57, 157, N2, N14
Psg. Sant Antoni entre Pl. Sants i Olzinelles:	-
Psg. Sant Antoni entre Olzinelles i Pl. Joan Peiró:	30, 115
Pl. Joan Peiró i Viriat (<i>Recorregut Provisional</i>):	30, <u>44</u> , 109, 115
Pl. Països Catalans (<i>Recorregut Provisional</i>):	30, 32, <u>44</u> , 78, 109, 115, CJ, N0
Tarragona entre Pl. Països Catalans i València:	27, 30, 109, 115, CJ, V1
València entre Tarragona i Vilamarí:	-
València entre Vilamarí i Comte d'Urgell:	<u>43</u> , <u>44</u>

València entre Comte d'Urgell i Villarroel:	20, 37, <u>43</u> , <u>44</u>
València entre Villarroel i Aribau:	20, 37, <u>43</u> , <u>44</u> , 63, N7
València entre Aribau i Balmes:	20, <u>43</u> , <u>44</u> , 63, N7
València entre Balmes i Psg. de Gràcia:	20, <u>43</u> , <u>44</u>
València entre Psg. de Gràcia i Roger de Llúria:	20, <u>43</u> , <u>44</u> , N6, N7
València entre Roger de Llúria i Psg. de Sant Joan:	<u>43</u> , <u>44</u> , N7, B20, B24
València entre Psg. de Sant Joan i Marina:	19, <u>33</u> , 34, 43, <u>44</u> , 50, 51, B20, B24, N1, N7
València entre Marina i Lepant:	19, <u>33</u> , 34, 43, <u>44</u> , 50, 51, B20, B24, N1, N7, N9
València entre Lepant i Padilla:	19, <u>33</u> , 34, 43, <u>44</u> , 50, 51, B20, B24, N1, N9
València entre Padilla i Dos de Maig:	<u>33</u> , 34, 43, <u>44</u> , 50, 51, B20, B24, N9
València entre Dos de Maig i Independència:	<u>33</u> , 34, 35, 43, <u>44</u> , 50, 51, B20, B24, N9
València entre Independència i Clot:	<u>33</u> , 34, 35, 43, <u>44</u> , B20, B24, N9
València/Clot fins Huelva/Cantàbria	-
Cantàbria entre Huelva i Rbla. Guipúscoa:	26, 40
Rbla. Guipúscoa entre Cantàbria i Rbla. Prim:	<u>33</u> , 43, <u>44</u> , B24, N8
Rbla. Guipúscoa entre Rbla. Prim i Extremadura:	43, <u>44</u> , B21
Guipúscoa entre Extremadura i Balmes:	42, <u>44</u> , 60, B21, B25, N2, N11
TORNADA	
Guipúscoa entre Balmes i Extremadura:	42, <u>44</u> , 60, B21, B25, N2, N11
Rbla. Guipúscoa entre Extremadura i Rbla. Prim:	43, <u>44</u> , B21
Rbla. Guipúscoa entre Rbla. Prim i Bac de Roda:	<u>33</u> , 43, <u>44</u> , B24, N8
Bac de Roda entre Guipúscoa i Clot:	<u>33</u> , 43, <u>44</u> , <u>71</u> , V6
Clot entre Bac de Roda i Mallorca:	<u>33</u> , 34, 35, 43, <u>44</u> , B20, N9
Mallorca entre Clot i Muntanya:	<u>33</u> , 34, 35, 43, <u>44</u> , 192, B20, N9
Mallorca entre Muntanya i Independència:	<u>33</u> , 34, 35, 43, <u>44</u> , B20, N9
Mallorca entre Independència i Dos de Maig:	<u>33</u> , 34, 43, <u>44</u> , B20, B24, N9
Mallorca entre Dos de Maig i Lepant:	<u>33</u> , 34, 43, <u>44</u> , 50, 51, B20, B24, N9
Mallorca entre Lepant i Marina:	19, <u>33</u> , 34, 43, <u>44</u> , 50, 51, B20, B24, N1, N9
Mallorca entre Marina i Sardenya:	19, <u>33</u> , 34, 43, <u>44</u> , 50, 51, B20, B24, N1, N7, N9
Mallorca entre Sardenya i Psg. de Sant Joan:	19, <u>33</u> , 34, 43, <u>44</u> , 50, 51, B20, B24, N1, N7
Mallorca entre Psg. de Sant Joan i Bruc:	<u>43</u> , <u>44</u> , B20, B24, N7
Mallorca entre Bruc i Pau Clarís:	20, <u>43</u> , <u>44</u> , 45, B20, B24, N6, N7

Mallorca entre Pau Clarís i Psg. de Gràcia:	20, <u>43</u> , <u>44</u> , N6
Mallorca entre Psg. de Gràcia i Aribau:	20, <u>43</u> , <u>44</u>
Mallorca entre Aribau i Casanova:	20, <u>43</u> , <u>44</u> , N7
Mallorca entre Casanova i Villarroel	20, <u>43</u> , <u>44</u>
Mallorca/Villarroel fins Av. Roma/Entença:	<u>43</u> , <u>44</u>
Av. Roma entre Entença i Nicaragua:	27, <u>43</u> , <u>44</u> , N0
Av. Roma entre Nicaragua i Pl. Països Catalans:	<u>44</u> , 115
Pl. Països Catalans:	32, 78, <u>44</u> , 109, 115, CJ, N0
Viriat i Pl. Joan Peiró:	<u>44</u> , 109
Psg. Sant Antoni entre Pl. Joan Peiró i Sants:	-
Sants entre Psg. Sant Antoni i Arizala:	<u>56</u> , 57, 157, N2, N14
Sants entre Arizala i Riera Blanca:	-
Riera Blanca entre Sants i Travessera	158, L12, L50, L62

2. Situació dels corredors

A continuació es presenta un annex fotogràfic relatiu a l'estat actual dels carrers i vies pels quals han de circular les futures línies V2 i H3, protagonistes del treball. A partir de fotografies efectuades en els mateixos carrers s'explica la situació actual dels mateixos així com la configuració pel que fa a les seves seccions i com està distribuïda la calçada entre carrils de circulació i d'estacionament.

És a partir de la situació descrita a continuació on s'han de fer els canvis necessaris sobre les vies per tal d'adaptar-les al pas de les noves línies d'altas prestacions així que aquest capítol esdevé imprescindible per a la realització del projecte.

Nota: Totes les fotografies són d'elaboració pròpia i van ser realitzades la setmana del 5 al 9 de setembre de 2011.

2.1. Corredor V2

El recorregut comença al moll de Barcelona, als peus de l'edifici del *World Trade Center*. El carrer té dos carrils però el de la dreta sempre està ocupat per autobusos regulars i per autocars aturats recollint passatgers del port i turistes. Aquest carrer surt directament a la Plaça de les Drassanes mitjançant un doble semàfor.



Foto 2.1.1: Moll de Barcelona



Foto 2.1.2: Autocars aparcats i al fons sortida cap a Pl. De les Drassanes

Un cop dins la plaça s'han de deixar dos sortides a la dreta i travessar un parell de semàfors abans de girar cap a l'Avinguda del Paral·lel.



Foto 2.1.3: Plaça de les Drassanes

Aquesta avinguda té un primer tram format per 3 carrils, un carril bus i dos per altres vehicles, separats de l'altre sentit de circulació per una mitjana. A la part dreta hi ha un aparcament per a autocars que a vegades envaeixen el carril bus.



Foto 2.1.4: Primer tram de l'Av. del Paral·lel amb una mitjana central

Uns metres més endavant la mitjana central desapareix i a la part dreta hi ha una línia d'aparcament i un carril bici de doble sentit abans de la vorera.



Foto 2.1.5: Av. del Paral·lel sense mitjana

La línia gira a la dreta per la Ronda de Sant Pau, una via ampla amb 3 carrils, un d'ells per a bus, aparcaments a costat i costat i carril bici a l'esquerra.



Foto 2.1.6: Ronda de Sant Pau

Un cop es deixa la ronda de Sant Antoni a l'esquerra el carrer pren el nom de Comte d'Urgell i en un primer tram segueix amb tres carrils un dels quals és per transport públic desapareixent la línia d'aparcament de l'esquerra (al costat del carril bici). Després d'atravessar la Gran Via el carril d'aparcament desapareix quedant 4 carrils per a la circulació i mantenint-se el carril bus a la dreta i la zona segregada per bicicletes a l'esquerra.



Foto 2.1.7: C/ del Comte d'Urgell entre Tamarit i Gran Via



Foto 2.1.8: C/ del Comte d'Urgell entre Gran Via i València

Les dues línies de bus que circulen pel carrer giren a la dreta pel carrer de València i a partir d'aquí desapareix el carril bus. Finalment a l'alçada del carrer de París el trànsit està obligat a girar cap a l'esquerra per Avinguda de Sarrià (3 dels 4 carrils) o cap a la dreta pel mateix C/ París (1 dels 4 carrils, el de la dreta amb un semàfor exclusiu).



Foto 2.1.9: C/ del Comte d'Urgell entre València i París



Foto 2.1.10: C/ del Comte d'Urgell amb el gir obligat a l'alçada de París

La línia gira a l'esquerra per Av. de Sarrià, via que compta amb 5 carrils de circulació (un per bus) i un carril d'aparcament a l'esquerra. Un cop passada l'Avinguda de Josep Tarradellas però el carril d'aparcament passa a la dreta del carrer mantenint els cinc carrils de circulació però ara sense carril d'ús específic per bus i taxi.



Foto 2.1.11: Av. de Sarrià entre París i Josep Tarradellas



Foto 2.1.12: Av. de Sarrià a l'alçada de Josep Tarradellas. El carril d'aparcament passa a l'altra banda després de creuar l'avinguda.

Després de deixar la Travessera de les Corts a l'esquerra el carril d'aparcament torna a canviar de costat en aquest últim tram abans de l'Avinguda Diagonal.



Foto 2.1.13: Av. de Sarrià entre Travessera i Diagonal

Al creuar aquesta última avinguda es gira cap a la dreta per entrar al carrer de Ganduxer. Al principi aquest carrer té tres carrils per a la circulació amb aparcament en bateria a l'esquerra i en línia a la dreta. Destaquen els nombrosos cotxes en doble fila.



Foto 2.1.14: C/ de Ganduxer entre Diagonal i Bori i Fontestà

Uns metres més amunt abans d'arribar a la plaça de Sant Gregori Taumaturg el carrer passa a tenir dos carrils de circulació.



Foto 2.1.15: C/ de Ganduxer entre Bori i Fontestà i Sant Gregori Taumaturg



Foto 2.1.16: Pl. de Sant Gregori Taumaturg des de Ganduxer

Un cop passada la plaça amb l'església al mig es segueix pujant per Ganduxer. De seguida el carrer es configura amb un carril d'aparcament a la dreta i tres carrils de circulació.



Foto 2.1.17: C/ de Ganduxer des de Sant Gregori Taumaturg



Foto 2.1.18: C/ de Ganduxer entre Jacinto Benavente i Tres Torres

Abans d'arribar a la Via Augusta desapareix el carril d'aparcament per evitar massa cua al semàfor. Aquesta configuració segueix també fins a la Ronda General Mitre.



Foto 2.1.19: C/ de Ganduxer entre Tres Torres i Via Augusta



Foto 2.1.20: C/ de Ganduxer entre Via Augusta i General Mitre

Passat General Mitre el carrer torna a tenir una línia d'aparcament a la dreta i poc després s'afegeix també una a l'esquerra passant a conservar únicament dos carrils destinats a la circulació.



Foto 2.1.21: C/ de Ganduxer entre General Mitre i Alacant



Foto 2.1.22: C/ de Ganduxer entre Alacant i Dalmases

Abans d'arribar al Passeig de la Bonanova, on acaba el carrer Ganduxer i s'obliga a girar a dreta o esquerra desapareixen altre cop els aparcaments per afrontar el semàfor. La línia arriba al punt més alt del seu recorregut i gira a la dreta en un gir de 90 graus amb l'espai suficient per un autobús fins i tot articulat.



Foto 2.1.23: C/ de Ganduxer entre Dalmases i Bonanova



Foto 2.1.24: Gir de 90° a la dreta des de Ganduxer cap a Psg. de la Bonanova

El Passeig de la Bonanova té doble sentit de circulació sense mitjana amb dos carrils per sentit. Dos carrers després d'haver girat des de Ganduxer toca girar altre cop 90 graus a la dreta i baixar per Mandri per completar la volta i encarar l'altre sentit de la línia però unes obres d'una parada de la línia 9 del metro ho impedeixen.



Foto 2.1.25: Psg. de la Bonanova



Foto 2.1.26: Obres que impedeixen el gir cap a Mandri

Com a solució provisional mentre durin les obres de l'estació de metro el camí alternatiu consisteix en seguir per Bonanova i girar cap a la dreta al següent carrer que és Muntaner per tornar a tornar a la dreta pel carrer de Bigai i aparèixer al carrer Mandri ja passades les obres. Aquesta solució és l'adoptada actualment per les línies d'autobús que no poden fer el gir per culpa de les obres.



Foto 2.1.27: Recorregut provisional. C/ de Muntaner



Foto 2.1.28: Recorregut provisional. C/ de Bigai

Un cop al carrer de Mandri hi ha dos carrils de baixada un dels quals és exclusiu per autobús i taxi. Al primer tram però finalitzen algunes línies i és habitual trobar-se autobusos aturats. El carrer segueix igual fins acabar a General Mitre.



Foto 2.1.29: C/ de Mandri amb autobusos aturats al carril bus



Foto 2.1.30: C/ de Mandri al doble semàfor abans de General Mitre

La línia ha de tornar a creuar la Ronda del General Mitre i just després girar a l'esquerra per un pas estret cap al carrer de Ravella, un carrer d'un sol carril de circulació amb aparcament a l'esquerra on acostumen a estacionar cotxes a l'esquerra sobre la vorera.



Foto 2.1.31: Travessia de la Ronda del General Mitre



Foto 2.1.32: Detall del gir cap a Ravella



Foto 2.1.33: C/ de Ravella

Després d'una suau pujada per Ravella cal girar a la dreta 90 graus cap al carrer de Vallmajor, que té la mateixa configuració de carril de circulació i aparcament. Aquest carrer però acaba en forta baixada abans de trobar-se amb la Via Augusta on la línia gira a l'esquerra i pren aquesta Avinguda de tres carrils per sentit durant un petit tram.



Foto 2.1.34: Cruïlla entre Ravella i Vallmajor vista des d'aquest últim

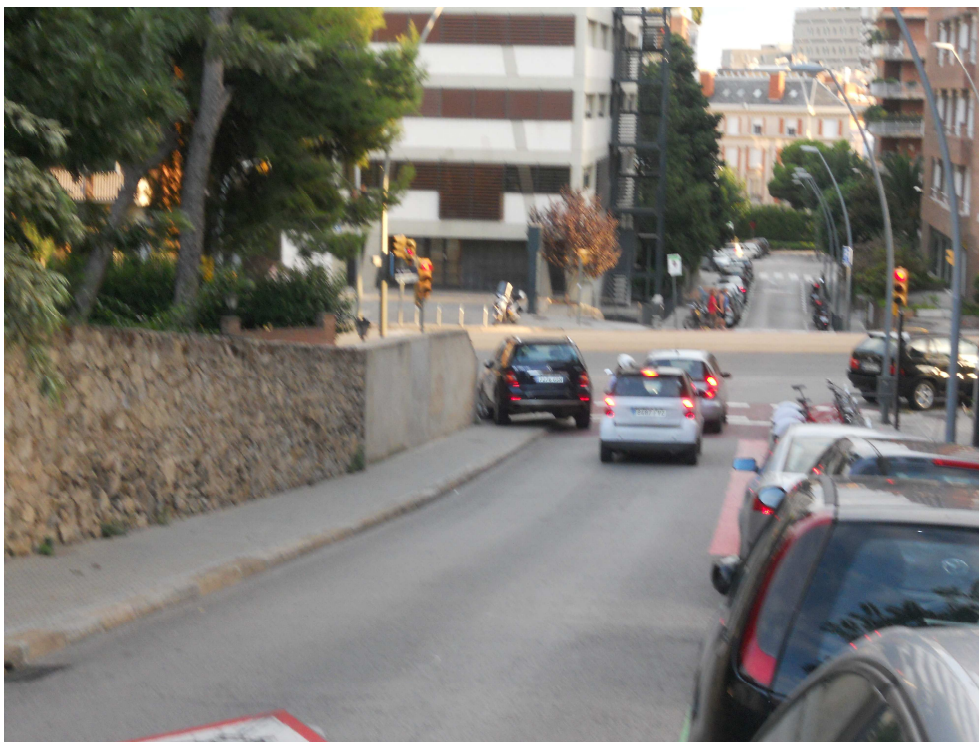


Foto 2.1.35: C/ de Vallmajor abans de girar cap a l'esquerra per Via Augusta



Foto 2.1.36: Via Augusta

Al primer carrer que pot la línia torna a girar cap a l'esquerra per baixar per Calvet, un carrer força transitat amb dos carrils de circualció i un d'aparcament a la dreta però sense carril exclusiu pel transport públic.



Foto 2.1.37: Gir de Via Augusta cap a Calvet



Foto 2.1.38: C/ de Calvet

Aquest carrer baixa fins la Diagonal, avinguda que hem de creuar per poder seguir baixant per Villarroel. Aquest creuament però no és senzill ja que cal girar primer cap a l'esquerra per la calçada lateral de l'avinguda per després poder girar cap a la dreta pocs metres i un semàfor després i entrar a Villarroel.



Foto 2.1.39: Av. Diagonal des de Calvet



Foto 2.1.40: Calçada lateral de l'Av. Diagonal

El primer petit tram de Villarroel després del gir només té dos carrils de circulació amb aparcaments a banda i banda però poc després un d'aquests aparcaments desapareix i es converteix en carril bus.



Foto 2.1.41: C/ de Villarroel entre Diagonal i Buenos Aires



Foto 2.1.42: C/ de Villarroel entre Buenos Aires i Gran Via

El carrer segueix en plena eixample amb el carril bus més d'un quilòmetre seguit fins arribar a la Gran Via, on la majoria de línies d'autobus que baixen pel carrer giren cap a l'esquerra. A partir d'aquí desapareix el carril bus i es torna a convertir en línia d'aparcament deixant només un parell de carrils per circular.



Foto 2.1.43: Creuament entre Villarroel i Gran Via on els autobusos s'esperen parats a la dreta per girar posteriorment a l'esquerra per Gran Via



Foto 2.1.44: C/ de Villarroel entre Gran Via i Sepúlveda

Un carrer més enllà de la Gran Via cal girar cap a la dreta per Sepúlveda i tornar a girar poc després a l'esquerra i seguir baixant ara per Comte Borrell. Tots son carrers estàndard de l'eixample amb calçada de 10 metres d'amplada i quatre carrils. El carrer de Sepúlveda en té tres destinats a circulació i un exclusiu per bus mentre el carrer del Comte Borrell té dos carrils de circulació amb aparcament en ambdós costats.



Foto 2.1.45: C/ de Sepúlveda



Foto 2.1.46: C/ del Comte Borrell

Comte Borrell és igual en tot el tram per on circula la línia excepte quan passa pel tram contigu al mercat de Sant Antoni (una sola illa de llargada) on només disposa de dos carrils de circulació sense aparcaments al fer-se les voreres més amples. Actualment a més un dels dos carrils es troba ocupat per les obres de reforma del mercat. El carrer acaba quan desemboca a l'avinguda del Paral·lel.



Foto 2.1.47: C/ del Comte Borrell a l'alçada del mercat de Sant Antoni



Foto 2.1.48: Cruïlla entre Comte Borrell i Paral·lel

A l'arribar al Paral·lel es gira a l'esquerra en direcció al mar i en un primer tram hi ha tres carrils de circulació més un d'aparcament abans d'arribar a una zona on diverses línies acaben el seu recorregut. Passada aquesta zona el carril d'aparcament desapareix i tenim quatre carrils de circulació, un dels quals per bus i taxi.



Foto 2.1.49: Av. del Paral·lel entre Comte Borrell i Nou de la Rambla



Foto 2.1.50: Av. del Paral·lel entre Nou de la Rambla i Drassanes

Un cop acaba el Paral·lel es desemboca a la gran plaça de les Drassanes on s'agafa la tercera sortida que entra al moll de Barcelona. Aquí tenim dos carrils de circulació però un d'ells sempre està ocupat per autocars estacionats o busos turístics que hi tenen parada. Abans d'arribar a l'edifici del *World Trade Center* es dóna una volta de 180 graus i es torna una altra vegada a l'inici de la línia (foto num. 2.1.1).



Foto 2.1.51: Pl. de les Drassanes des de Paral·lel



Foto 2.1.52: Pl. de les Drassanes



Foto 2.1.53: Entrada al moll de Barcelona amb molts autocars ocupant un dels 2 carrils



Foto 2.1.54: Gir de 180 graus al final del moll

2.2. Corredor H3

La línia comença al carrer de Riera Blanca, un carrer de doble sentit amb una mitjana central. La banda calçada que ens ocupa és de quatre carrils on el de la dreta és exclusiu per al bus però on n'hi ha sempre d'aturats ja que hi finalitza alguna línia convencional. Abans d'encarar el carrer de Sants però desapareix el quart carril dedicat al bus.



Foto 2.2.1: C/ de Riera Blanca



Foto 2.2.2: C/ de Riera Blanca abans de girar a l'esquerra per Sants

Un cop s'entra al carrer de Sants primerament tenim els quatre carrils íntegres per circular però un cop passada l'Avinguda de Madrid el de l'esquerra es converteix en aparcament.



Foto 2.2.3: C/ de Sants entre Riera Blanca i Av. Madrid



Foto 2.2.4: C/ de Sants entre Av. de Madrid i Arizala

Passat Arizala el carrer pren la seva configuració característica de dos carrils per sentit. La línia ha de girar finalment a l'esquerra a l'arribar a la plaça de Sants i ho fa utilitzant la mitja rotonda que hi ha a la dreta per poder posteriorment creuar el carrer. En aquesta mitja rotonda hi ha espai suficient per a un bus articulat.



Foto 2.2.5: C/ de Sants entre Arizala i Pl. de Sants



Foto 2.2.6: Gir a la dreta per la mitja rotonda a Pl. Sants



Foto 2.2.7: Detall posterior de la mitja rotonda de Pl. Sants

Un cop sortits del carrer de Sants s'encara el Passeig de Sant Antoni, via amb mitjana central i dos carrils de circulació en direcció estació de Sants. Els voltants de l'estació estan en obres i el recorregut lògic deixant l'estació a l'esquerra és ara una zona exclusivament peatonal. El recorregut provisional deixa l'estació a la dreta.



Foto 2.2.8: Psg. de Sant Antoni



Foto 2.2.9: Recorregut lògic per creuar l'estació



Foto 2.2.10: Recorregut provisional. Pl. Joan Peiró



Foto 2.2.11: Recorregut provisional. C/ de Viriat



Foto 2.2.12: Recorregut provisional. Pl. dels Països Catalans

Un cop creuada l'estació s'afronta el semàfor del carrer de Tarragona amb tres carrils de circulació i un d'aparcament o servei per l'hotel que es troba just a la dreta. Passat el semàfor es gira a la dreta per Tarragona on el carril bus es troba totalment segregat de la circulació.



Foto 2.2.13: Pl. dels Països Catalans davant l'hotel



Foto 2.2.14: Calçada segregada C/ de Tarragona

Després d'uns 200 metres per Tarragona toca girar a l'esquerra per encarar durant bastants quilòmetres el carrer València de punta a punta. El primer tram d'aquest carrer és de dos carrils de circulació amb aparcaments a banda i banda.



Foto 2.2.15: Gir a la dreta al C/ de Tarragona cap a València



Foto 2.2.16: C/ de València entre Tarragona i Calàbria

Més endavant al creuar l'avinguda de Roma la calçada conté, primer, tres carrils per circular (un d'ells per transport públic) i un d'aparcament a l'esquerra que desapareix més endavant. Encara hi ha un altre tram d'una illa de llargada amb aparcament a la dreta abans de tenir, ara sí, la mateixa configuració sense aparcaments i amb carril bus durant molts carrers.



Foto 2.2.17: C/ de València entre Calàbria i Viladomat



Foto 2.2.18: C/ de València entre Viladomat i Comte d'urgell



Foto 2.2.19: C/ de València entre Comte d'Urgell i Villarroel



Foto 2.2.20: C/ de València entre Villarroel i Diagonal

Després de l'avinguda Diagonal el carrer guanya un carril més que es dedica a aparcament fins passada la Meridiana on aquest carril de més desapareix però no l'aparcament tenint només tres carrils per circular i durant un primer tram a més sense carril bus.



Foto 2.2.21: C/ de València entre Diagonal i Meridiana



Foto 2.2.22: C/ de València entre Meridiana i Gabriel y Galan



Foto 2.2.23: C/ de València entre Gabriel y Galan i Navas de Tolosa

A partir d'aquí el carrer segueix però primer amb dos carrils per circular i aparcament a la dreta i posteriorment ja amb la denominació de carrer de Huelva (dins d'una zona 30) amb aparcaments en ambdós costats i dos carrils per circular. Els aparcaments al final a l'esquerra acaben sent en bateria.



Foto 2.2.24: C/ de València entre Navas de Tolosa i Espronceda



Foto 2.2.25: C/ de Huelva entre Espronceda i Bac de Roda



Foto 2.2.26: C/ de Huelva entre Bac de Roda i Cantabria

Està planejat que la línia giri a la dreta pel carrer de Cantàbria i just després a l'esquerra per Rambla Guipúscoa. Entre aquests dos girs s'ha de circular provisionalment per Cantàbria, un carrer de doble sentit i quatre carrils en la direcció de la línia. El gir cap a Guipúscoa és un punt conflictiu ja que els vehicles s'han d'esperar a que no hi hagi transit en l'altre sentit per poder girar.



Foto 2.2.27: C/ de Cantàbria



Foto 2.2.28: Cruïlla conflictiva entre Cantàbria i Guipúscoa

Després del gir s'entra a Guipúscoa, una via amb passeig central i calçades laterals, cadascuna amb dos carrils per circular més un carril d'aparcament més un carril bici. Quan s'acaba el tram entrem a Sant Adrià de Besós on el carrer passa a tenir quatre carrils destinats a circulació abans d'arribar a l'extrem de la línia i donar la volta en una rotonda.



Foto 2.2.29: Rambla Guipúscoa



Foto 2.2.30: Part final de Guipúscoa amb quatre carrils per sentit dividits per mitjanes



Foto 2.2.31: Guipúscoa abans de la rotonda final



Foto 2.2.32: Entrada a la rotonda a l'extrem de la línia



Foto 2.2.33: Rotonda de canvi de sentit

Un cop donada la volta s'ha de fer el mateix trajecte en sentit contrari en una primera part formada per la Rambla de Guipúscoa en la seva part de quatre carrils i posteriorment en la zona amb passeig central.



Foto 2.2.34: Tram de inicial de Guipúscoa en el nou sentit



Foto 2.2.35: Tram de Guipúscoa amb dues mitjanes



Foto 2.2.36: Rambla de Guipúscoa en l'altre sentit

En aquest cas la línia no deixa la Rambla Guipúscoa fins força més endavant quant gira a la dreta per Bac de Roda i travessa posteriorment un pont sobre les vies del tren. En aquest tram tenim quatre carrils de circulació amb aparcaments a tots dos costats abans del pont i amb mitjana central sense aparcaments al pont.



Foto 2.2.37: C/ de Bac de Roda entre Guipúscoa i Huelva



Foto 2.2.38: C/ de Bac de Roda travessant les vies pel pont

Un cop travessat el pont sobre les vies toca girar a l'esquerra més de 90 graus per encarar primer el carrer del Clot, de doble sentit amb un total de quatre carrils i després ja entra a Mallorca, que durant bastants quilòmetres té la mateixa configuració amb els quatre carrils dedicats a circulació i un d'ells destinat a l'autobús.



Foto 2.2.39: Gir a l'esquerra entre Bac de Roda i Clot



Foto 2.2.40: C/ del Clot



Foto 2.2.41: Gir a l'esquerra per entrar a Mallorca



Foto 2.2.42: C/ de Mallorca entre Espronceda i Casanova

A partir de Casanova i durant dos carrers desapareix el carril bus del carrer i després de Comte d'Urgell el carril bus torna però ara només amb tres carrils totals de circulació ja que a l'esquerra trobem una línia d'aparcament.



Foto 2.2.43: C/ de Mallorca entre Casanova i Comte d'Urgell



Foto 2.2.44: C/ de Mallorca entre Comte d'Urgell i Av. de Roma

Quan s'arriba a l'avinguda de Roma primer s'entra pel lateral on hi ha dos carrils i en un primer tram cap està destinat específicament a l'autobús. Més endavant ja amb carril bus desapareix la calçada lateral i s'uneix amb la central resultant un total de cinc carrils de circulació i mantenint-se un destinat a l'autobús que desapareix més endavant al passar de cinc a quatre carrils.



Foto 2.2.45: Calçada lateral d'Av. de Roma entre Mallorca i Entença



Foto 2.2.46: Calçada lateral d'Av. de Roma entre Entença i Vilamarí



Foto 2.2.47: Av. de Roma entre Vilamarí i Llançà



Foto 2.2.48: Av. de Roma entre Llançà i Tarragona

Més endavant ja ens trobem amb l'estació de Sants. En l'aproximació tenim cinc carrils abans del primer semàfor i després deixant l'estació a l'esquerra per Viriat un parell de carrils per sentit que es mantenen a la plaça de Joan Peiró però ara només en un sentit.



Foto 2.2.49: Pl. dels Països Catalans



Foto 2.2.50: C/ de Viriat



Foto 2.2.51: Pl. de Joan Peiró

Passada l'estació es segueix pel passeig de Sant Antoni on en l'actual sentit de circulació actualment es disposa de dos carrils lliures i un d'aparcament a la dreta. A l'arribar a plaça de Sants i haver de girar obligatòriament a l'esquerra pel carrer de Sants la línia d'aparcament desapareix.



Foto 2.2.52: Psg. de Sant Antoni



Foto 2.2.53: Pl. de Sants abans de girar a l'esquerra

Un cop s'encara el carrer de Sants ens trobem igual que en l'altre sentit amb 2 carrils fins a l'alçada d'Arizala on el sentit ascendent desapareix però la línia de bus ràpid ha de seguir recte primer amb tres carrils de circulació i un d'aparcament i després amb tots quatre carrils de circulació en contra direcció abans de girar a la dreta cap a Riera Blanca.



Foto 2.2.54: C/ de Sants entre Pl. de Sants i Arizala



Foto 2.2.55: C/ de Sants a l'alçada d'Arizala on s'obliga a girar a la dreta



Foto 2.2.56: C/ de Sants entre Arizala i Av. de Madrid



Foto 2.2.57: C/ de Sants entre Av. de Madrid i Riera Blanca



Foto 2.2.58: Gir a la dreta cap a Riera Blanca des de Sants

S'entra a Riera Blanca i en aquest sentit es disposa de tres carrils de circulació més un d'aparcament o estacionament de busos en algun tram. Més endavant està planejat que els busos girin 180 graus aprofitant la cruïlla amb Travessera de les Corts i puguin tornar a l'origen de la línia.



Foto 2.2.59: C/ de Riera Blanca



Foto 2.2.60: Cruïlla per canviar de sentit a l'alçada de Travessera